

## ASSOCIAZIONI

Compresi i Rendiconti, Ufficiali del  
Rendimento: Tr. Res. Ann.  
ROMA ..... L. 11 21 40  
Per tutto il Regno ..... » 13 25 48  
Solo Giornale, senza Rendiconti:  
ROMA ..... L. 9 17 32  
Per tutto il Regno ..... » 10 19 36  
Estero, aumento spese di posta.  
Un numero separato in Roma, cen-  
tesimi 10, per tutto il Regno centesimi 15.  
Un numero arretrato costa il doppio.  
Le Associazioni decorrono dal 1° del  
mese.

# GAZZETTA UFFICIALE

## DEL REGNO D'ITALIA

## INSERZIONI

Stampa Gazzetta, cent. 25. Ogni  
altro avviso cent. 30 per linea di colonna  
a spazio di linea.

## AVVERTENZE

Le Associazioni e le inserzioni si ri-  
cevono alla Tipografia Eredi Botta:  
in Roma, via dei Lancia, n. 4;  
in Torino, via della Corte d'Appello,  
numero 22;  
Nelle Province del Regno ed all'Es-  
tero agli Uffici postali.

## PARTE UFFICIALE

*R. N. 1467 (Serie 2°) della Raccolta ufficiale  
delle leggi e dei decreti del Regno contiene il  
 seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Visto il Codice per la Marina mercantile;  
Sentito il parere del Consiglio di Stato e del  
Consiglio Superiore di Marina;  
Sulla proposta del Nostro Ministro Segreta-  
rio di Stato per la Marina,  
Abbiamo decretato e decretiamo:  
*Articolo unico.* È approvato il regolamento  
per servizio delle zavorre nel porto di Venezia  
redatto, d'ordine Nostro, dal Ministro della  
Marina ed annesso al presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito  
del sigillo dello Stato, sia inserito nella Rac-  
colta ufficiale delle leggi e dei decreti del Re-  
gno d'Italia, mandando a chiunque spetti di  
osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Valsavaranche, addì 10 agosto 1873.  
VITTORIO EMANUELE.

S. DE ST-BON.

**Regolamento per servizio delle za-  
vorre nel porto di Venezia.**

Art. 1. L'inzeppamento delle navi di qua-  
lunque portata nel porto di Venezia è di libera  
concorrenza.

Tale servizio però è sottoposto alle disposi-  
zioni prescritte dal presente regolamento oltre  
quelle contenute nel Codice della Marina mer-  
cantile.

Art. 2. Il capitano, padrone od armatore di  
un bastimento potrà inzepparlo, sbarcare la  
zavorra o trasbordarla sopra altri bastimenti,  
nei mezzi che stimerà più convenienti, purchè  
si uniformi alle discipline che regolano il ser-  
vizio delle zavorre nel porto ed alle norme in-  
dicate nel presente regolamento.

Art. 3. Nessun maneggio di zavorra potrà es-  
sere fatto di notte, ma soltanto dal sorgere al  
tramontare del sole e con tutte le precauzioni  
necessarie per evitare interrimenti.

Nel caso di reale urgenza, debitamente rico-  
nosciuta dalla Capitaneria di porto, questa po-  
rà permettere il maneggio suddetto anche di  
notte, purchè i capitani, padroni od armatori  
si sottopongano ad una speciale sorveglianza a  
loro carico, e si conformino ai regolamenti della  
Capitaneria di porto.

Art. 4. I battelli ed altri galleggianti di qua-  
lunque forma e dimensione, quando siano im-  
piegati nel trasporto, carico o scarico della zavorra  
per bastimenti, saranno sottoposti a tutte le  
speciali discipline di stazione ed ormeggio ed a  
qualsivoglia altra disposizione di ordine interno  
del porto che la Capitaneria stimasse di pre-  
scrivere secondo le circostanze.

Art. 5. La Capitaneria di porto, di concerto  
coll'ufficio governativo del Genio civile, designa  
i luoghi nei quali si devono prendere i materiali  
per la zavorra e quelli in cui dovrà essere depo-  
sitata la zavorra sbarcata o di rifiuto, osservate  
le discipline prescritte dal regolamento speciale  
20 dicembre 1871, per la conservazione della  
Laguna di Venezia. Perciò sia per prendere la  
zavorra, che per depositarla, i galleggianti im-  
piegati in tali operazioni dovranno munirsi  
della speciale licenza prescritta dal suddetto  
regolamento sotto comminatoria delle pene sta-  
bilite dal regolamento medesimo.

Art. 6. Il solo fatto di omissione delle pre-  
cauzioni necessarie, tra cui la mancanza di tela  
o stuoia, od altro riparo tra la banchina e la  
barca e tra bordo e bordo, per impedire che nel  
carico, scarico, trasbordo e trasporto della za-  
vorra ne cada in acqua, verrà dalla Capitaneria  
punito con pene di polizia. Ove poi per man-  
canza di cautele, od altri motivi si effettuassero  
gettiti abusivi, od accadessero interrimenti nel  
porto e canali, il contravventore incorrerà nella  
multa estensibile a lire 500 comminata dall'ar-  
ticolo 399 del vigente Codice per la marina  
mercantile, senza pregiudizio dei danni da ri-  
farsi nei modi stabiliti dall'art. 177 del Codice  
suddetto.

Ogni altra contravvenzione al prescritto dal  
presente regolamento verrà punita con pene di  
polizia.

Art. 7. Per facilitare ed assicurare in qua-  
lunque circostanza lo inzeppamento delle navi,  
principalmente nei tempi procellosi che impe-  
discono alle barche di andare a prendere la  
zavorra fuori del porto, sarà stabilito un de-  
posito di zavorra nell'interno del porto me-  
desimo.

L'approvvigionamento di tale deposito sarà  
fatto per appalto conformemente alle prescri-  
zioni del vigente regolamento sulla contabilità  
dello Stato in data 4 settembre 1870, e la di-

stribuzione e maneggio della zavorra saranno  
operati colle norme stabilite dal presente re-  
golamento.

Art. 8. Il concessionario dell'appalto, di cui  
all'articolo precedente, avrà l'esclusiva del de-  
posito della zavorra nel porto durante la con-  
cessione che gli verrà fatta, in base ad uno  
speciale capitolato da redigersi dall'Ufficio go-  
vernativo del Genio civile incaricato del ser-  
vizio tecnico del porto e delle spiagge, di concerto  
colla Capitaneria di porto.

Art. 9. Colla privativa del deposito concessa  
all'appaltatore, di cui all'art. 8, non rimane in-  
firmata la libera concorrenza per il servizio  
della zavorra stabilita all'art. 1°.

Art. 10. I concorrenti all'appalto per il de-  
posito della zavorra dovranno, prima di pre-  
sentarsi all'asta, produrre un documento dal  
quale risulti che sono in possesso d'uno spazio  
atto al deposito e riconosciuto come tale dalla  
Capitaneria e dall'Ufficio del Genio civile.

Art. 11. Gli interrimenti che potessero aver  
luogo nelle acque limitrofe all'approdo del de-  
posito, staranno a carico dello appaltatore del  
deposito stesso. A tale effetto saranno operati,  
con appositi norme, opportuni scandagli per  
base di confronto, e di tempo in tempo ri-  
petuti.

Art. 12. Il ribasso delle offerte di appalto ri-  
guarderà soltanto la tariffa della zavorra in-  
dicata nell'art. 30 del presente regolamento.

Art. 13. Le materie occorrenti per la zavorra  
da fornirsi dal deposito saranno distinte nelle  
seguenti categorie:

- 1° Zavorra scelta di ghiaia o ciottoli;
- 2° Zavorra comune di sabbia asciutta di  
spiaggia;
- 3° Zavorra inferiore, cioè: tritumi di sassi,  
calcinacci provenienti da demolizioni murali,  
materie terrose asciutte, nonché materie deri-  
vanti dalle escavazioni del porto, purchè are-  
nose ed asciutte.

Art. 14. Il concessionario dovrà costante-  
mente tenere fornito il deposito di almeno quat-  
trocento tonnellate di zavorra della prima qua-  
lità e di mille della seconda per tutte le even-  
tuali esigenze, surrogando tosto quella quantità  
che avesse adoperata.

Per ogni giorno di ritardo da quello assegna-  
togli dalla Capitaneria per rifornire il deposito  
fino alla suddetta quantità di zavorra, l'assun-  
tore incorrerà nell'ammenda di lire 10, salvo il  
caso constatato di forza maggiore.

Art. 15. Per l'approvvigionamento del de-  
posito e per la distribuzione della zavorra dal me-  
desimo valgono tutte le discipline e penalità in-  
dicate negli articoli dal primo al sesto del ser-  
vizio d'inzeppamento delle navi in generale,  
oltre a quelle speciali che seguono.

Art. 16. La distribuzione della zavorra dal  
deposito dovrà esser fatta con l'ordine di pre-  
sentazione della domanda, salvo i casi specificati  
agli articoli 21 e 22.

Art. 17. Il capitano, padrone od armatore che  
vuole provvedersi della zavorra dal deposito  
deve farne domanda per iscritto all'impresario,  
indicando il nome, la portata e la nazionalità,  
nonchè il punto in cui trovasi ormeggiato il ba-  
stimento da inzeppare; la qualità e quantità  
della zavorra occorrentegli, ed in quale dei modi  
specificati nella Tabella, che fa seguito all'ar-  
ticolo 30, intenda che abbia luogo l'inzeppa-  
mento.

L'impresario trattiene la domanda e riporta  
subito i dati della medesima nel suo registro,  
che deve essere a madre e figlia, e dà al richie-  
dente quest'ultima, nella quale, egualmente  
che nella madre, deve essere indicato il giorno  
ed ora della presentazione della domanda, onde  
rimanga per tal modo stabilito il turno d'inseri-  
zione per l'inzeppamento. Il capitano di porto  
dovrà numerare e parafrasare il registro, e potrà  
farselo presentare per le occorrenti ispezioni,  
ogniquale volta lo creda necessario.

Art. 18. Entro 48 ore da quella dell'inseri-  
zione, ogni bastimento dovrà esser pronto a ri-  
cevere la zavorra dal deposito; in caso diverso,  
perderà il turno d'inzeppamento, e verrà po-  
sto in fine di lista.

L'impresario entro lo stesso termine di ore 48  
dovrà fornire la zavorra al bastimento nella  
qualità e quantità domandata, ed ove ciò non  
effettuasse, e non comprovasse il caso di forza  
maggiore, sulla denuncia della parte interessata,  
sarà passibile d'ammenda da infliggersi dalla  
Capitaneria nei limiti delle pene di polizia, senza  
pregiudizio dell'azione d'indennità che il richie-  
dente intendesse di far valere nella via ordinaria  
civile, per i danni derivatigli dal ritardo dell'in-  
zeppamento.

Art. 19. È in facoltà dei capitani, padroni ed  
armatori di scegliere qualunque dei modi d'in-  
zeppamento specificati ai numeri 1, 2, 3, 4  
della tariffa che fa seguito all'art. 30. Potranno  
anche contrattare direttamente col concessionario  
di fare l'operazione a cottimo, stabilendo  
cioè l'immersione a cui dovrà giungere il basti-  
mento, quando sia inzeppato. Questa conven-  
zione sarà fatta per iscritto e firmata dalle parti,

onde, in caso di contestazione, essere esibita alla  
Capitaneria di porto, la quale, in mancanza di  
detta convenzione scritta, potrà rifiutarsi a pro-  
nunciare il suo giudizio.

Art. 20. È data facoltà ai capitani, padroni  
od armatori giunti in porto col proprio basti-  
mento in zavorra, e dopo che avranno ottenuto  
il permesso della Capitaneria di porto, di sbar-  
care, cedere o vendere la stessa ad altri con quei  
mezzi che reputeranno opportuni, purchè non  
contrari al presente regolamento, oppure di sbar-  
carla nel deposito. In quest'ultimo caso il con-  
cessionario riceverà nelle sue imbarcazioni la  
zavorra, e quando non sia intervenuta apposita  
convenzione scritta, sarà corrisposta la mercede  
stabilita ai numeri 5, 6, 7, 8 della tariffa che fa  
seguito all'art. 30.

Art. 21. Sono esenti dal turno d'inzeppa-  
mento, ed hanno priorità d'inserzione, secondo  
il disposto dall'art. 16, le navi della Marina mi-  
litare, sì dello Stato che straniere, e quelle mer-  
cantili noleggiate e specialmente impiegate per  
servizio di pubblico interesse, le quali, sulla do-  
manda della Capitaneria, dovranno venire in-  
zeppate, secondo le esigenze del loro servizio,  
con precedenza a qualunque altro bastimento  
mercantile iscritto nel turno.

Art. 22. In caso d'urgenza per avarie od even-  
tualità marittime, e per qualsiasi altro infortu-  
nio che richiedesse pronta assistenza, la Ca-  
pitaneria avrà facoltà di dare quegli ordini che  
stimerà necessari per lo sbarco od imbarco im-  
mediato della zavorra, e regolerà in seguito le  
spese a seconda delle circostanze, fermo l'ob-  
bligo dell'assunzione del deposito di uniformarsi  
in tutto e senza ritardo alle disposizioni che  
dalla Capitaneria gli saranno impartite.

Art. 23. Per tutte le indicazioni di peso, vo-  
lume e superficie contemplate tanto nel pre-  
sente regolamento, quanto nel contratto di ap-  
palto per il deposito, si applicherà il sistema  
metrico e così la tonnellata sarà di 1000 chilo-  
grammi ed il quintale di 100 chilogrammi.

Art. 24. Di tutti i galleggianti dell'impresa  
impiegati nel maneggio della zavorra verrà,  
senza eccezione alcuna, ed a spese dell'assun-  
tore, constatata la capacità effettiva in peso  
mediante sagomazione da eseguirsi da uno sta-  
zionario delegato dal capitano di porto, e ne sarà  
rimesso il verbale alla Capitaneria, la quale  
provvederà alla iscrizione e numerazione dei  
galleggianti medesimi.

La sagomazione, come sopra, verrà rinnovata  
ogni anno, e tutte le volte che la Capitaneria  
trovasse opportuno di farlo per rettificare, ove  
occorresse, la portata.

All'atto di eseguire la sagomazione suddetta  
i galleggianti dell'impresa dovranno avere a  
bordo tutti gli attrezzi ordinari, nonchè due uo-  
mini, come per solito si trovano a bordo di cia-  
scuna di tali barche.

Verrà primieramente constatata la loro im-  
mersione a vuoto, e poi quella a pieno carico,  
misurate l'una e l'altra dall'orlo superiore del  
fianco.

Detti galleggianti dovranno essere distinti  
da poppa e da prora col proprio numero, con  
l'iscrizione: *Deposito zavorra*, e colla indica-  
zione della loro portata in tonnellate, il tutto  
in color bianco. Due linee longitudinali, pure  
bianche, segneranno la loro immersione a vuoto  
ed a pieno carico.

Art. 25. Tutti i galleggianti adoperati dal-  
l'impresa per maneggio della zavorra dovranno  
essere muniti della licenza per traffico interno,  
sulla quale verrà indicato, oltre il numero d'i-  
scrizione del galleggiante cui appartiene, anche  
la portata di questo in peso, e la misura d'im-  
mersione tanto a vuoto che a pieno carico.

La licenza dovrà sempre seguire il rispettivo  
galleggiante, e rendersi ostensibile non soltanto  
agli agenti della Capitaneria, che ne facessero  
ricerca, ma anche agli acquirenti della zavorra  
che volessero assicurarsi della identità e portata  
delle barche.

Art. 26. I galleggianti adoperati dall'impresa  
per maneggio della zavorra, che non fossero tro-  
vati nelle condizioni prescritte dagli articoli 24  
e 25, verranno sequestrati dalla Capitaneria di  
porto, la quale infliggerà un'ammenda al con-  
cessionario nei limiti delle pene di polizia, quan-  
do non si tratti di frodi, nel qual caso verrà  
fatta denuncia al competente potere giudiziario.

Il sequestro dei galleggianti per parte della  
Capitaneria durerà fino a che l'impresa non sia  
disposta a metterli nelle condizioni indicate  
negli articoli 24 e 25.

Art. 27. La Capitaneria di porto eserciterà  
una speciale vigilanza sul servizio generale della  
zavorra, sui galleggianti e sui locali del de-  
posito, dei quali potrà, quando che sia, far proce-  
dere alla visita, dovendo l'impresario facilitarne  
l'ispezione, senza che questi possa in alcun  
modo prendere ingerenza nell'ordinamento o  
nella direzione di detto servizio nel porto.

Art. 28. Qualunque contestazione potesse in-  
sorgere circa il peso, il pagamento, la mercede  
od altra qualsiasi emergenza relativamente alla  
zavorra, verrà definita dalla Capitaneria nei li-

miti dei poteri conferitile dal Codice per la Ma-  
rina mercantile.

Art. 29. Nei casi non previsti da questo re-  
golamento, la Capitaneria di porto ha facoltà  
di emettere quelle disposizioni temporanee che  
stimerà opportune, ed alle quali il concessionario  
del deposito dovrà sottomettersi.

Art. 30. Il prezzo che il concessionario potrà  
ripetere dai capitani, padroni od armatori, tanto  
nazionali che esteri per ogni tonnellata di za-  
vorra ad essi somministrata o sbarcata, non  
potrà eccedere quello fissato nella tariffa che  
fa seguito al presente articolo, in cui si com-  
prende il nolo delle barche e le mercedi del per-  
sonale impiegato dalla impresa, fatta deduzione  
del ribasso di appalto.

*Tariffa per le operazioni d'inzeppamento, ca-  
rico e scarico di zavorra, determinata sulla  
base di una tonnellata metrica di 1000 chi-  
logrammi.*

Modi di esecuzione della provvista, carico e scarico della zavorra	Prezzi, compreso il nolo delle barche ed il costo della mano d'opera data dall'impresa se- condo le categorie di cui all'art. 13.		
	Categ. 1°	Categ. 2°	Categ. 3°
<i>Fornitura della zavorra come all'art. 19.</i>			
1° Zavorra versata dal deposito per cura dell'impresario nelle barche dei capitani, padroni od armatori accostate all'approdo del deposito . . . . . L.	2	1 25	0 80
2° Zavorra presa nel deposito e versata nelle barche dei capi- tani, padroni od armatori, per cura ed a carico di questi, colle proprie genti . . . . .	1 75	1	0 35
3° Zavorra trasportata colle barche dell'impresa lungo il bor- do del bastimento e posta coi re- cipienti o colli sul ponte pensile oppure gettata nella stiva pel rimbo di fianco . . . . .	2 50	1 50	1 25
4° Zavorra trasportata, messa e paleggiata nella stiva del ba- stimento a cura e spese del con- cessionario . . . . .	3 25	2	1 75
<i>Sbarco, rimbarco e trasporto della zavorra come all'art. 20.</i>			
5° Trasporto della zavorra le- vata dal bastimento e posta nelle barche del concessionario coi mezzi dei capitani, padroni od armatori . . . . . L.	0 50	0 50	0 50
6° Come sopra impiegando i mezzi dell'impresa . . . . .	1 15	1 15	1 15
7° Sbarco e rimbarco della za- vorra medesima coi mezzi come al n. 5° . . . . .	1	1	1
8° Come sopra coi mezzi come al n. 6° . . . . .	2 30	2 30	2 30

Roma, addì 13 agosto 1873.

Visto d'ordine di S. M.  
Il Ministro della Marina  
S. DE ST-BON.

*Il N. 1529 (Serie 2°) della Raccolta ufficiale  
delle leggi e dei decreti del Regno contiene il se-  
guente decreto:*

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto del 17 dicembre 1863,  
n. 1598, col quale fu approvato il ruolo normale  
degli impiegati e serventi della Commissione di  
Antichità e Belle Arti di Palermo;  
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario  
di Stato per la Pubblica Istruzione,  
Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.* È approvato il nuovo ruolo  
normale degli impiegati e serventi della Com-  
missione di Antichità e Belle Arti di Palermo,  
annesso al presente decreto e firmato d'ordine  
Nostro dal Ministro Segretario di Stato per la  
Istruzione Pubblica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito  
del sigillo dello Stato, sia inserito nella Rac-  
colta ufficiale delle leggi e dei decreti del Re-  
gno d'Italia, mandando a chiunque spetti di  
osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Valsavaranche, addì 3 agosto 1873.  
VITTORIO EMANUELE.

A. SCIALOJA.

*Ruolo normale degli impiegati e serventi della  
Commissione di Antichità e Belle Arti di Pa-  
lermo.*

Grado	Stipendio
Assegno per la Direzione del Museo e della Pinacoteca . . . . . L.	600
Direttore delle Antichità . . . . .	3500
Segretario della Commissione . . . . .	2200
Economo . . . . .	1200
Copista . . . . .	820
Custodi e facchino del Museo . . . . .	2470

Custodi delle Antichità nelle provincie  
Siciliane . . . . . L. 2129  
Usciere della Commissione . . . . . » 800

Totale . . . . . L. 13,710

Addì 3 agosto 1873.

Visto d'ordine di S. M.  
Il Ministro della Pubblica Istruzione  
A. SCIALOJA.

*Il Num. DCCXX (Serie 2°, parte supplemen-  
tare) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei de-  
creti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Vista la deliberazione presa in Assemblea ge-  
nerale del 1° giugno 1873 dagli azionisti della  
Società anonima per azioni al portatore, stabi-  
lita in Acireale col titolo di *Società Enologica La  
Sicilia* e col capitale nominale di lire 1,500,000  
diviso in n. 7500 azioni da lire 200, con la quale  
deliberazione fu aggiunta alle operazioni della  
Società quelle dell'industria e commercio del-  
l'agro cotto e degli agrumi;

Visto lo statuto di detta Società e il Regio  
decreto che lo approva, in data 15 giugno 1873,  
n. DCLXXXV;

Visto il titolo VII, libro I, del Codice di com-  
mercio;

Visti i Regi decreti 30 dicembre 1865, numero  
2727, e 5 settembre 1869, n. 5256;

Sulla proposta del Nostro Ministro d'Agricol-  
tura, Industria e Commercio,  
Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.* È approvata e resa esecutoria  
la modificazione dello statuto della *Società Eno-  
logica La Sicilia*, adottata colla predetta delibe-  
razione sociale 1° giugno 1873, la quale modifi-  
cazione è la seguente:

In fine dell'articolo 2° dello statuto sono ag-  
giunte queste parole:

« Potrà inoltre la Società incaricarsi della in-  
dustria e commercio dell'agro cotto, agrumi e  
di tutto ciò che vi ha rapporto. »

Ordiniamo che il presente decreto, munito  
del sigillo dello Stato, sia inserito nella Rac-  
colta ufficiale delle leggi e dei decreti del Re-  
gno d'Italia, mandando a chiunque spetti di  
osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 24 luglio 1873.

VITTORIO EMANUELE.

G. FINALI.

*Il N. DCCXXI (Serie 2°, parte supplemen-  
tare) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei  
decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Vista la deliberazione per l'aumento del ca-  
pitale presa in assemblea generale del 15 luglio  
1872 dagli azionisti della Società anonima per  
azioni al portatore, sedente in Montagnana col  
titolo di *Prima Società Italiana per lo stigli-  
mento meccanico e per la lavorazione della cana-  
pa e del lino*;

Visto lo statuto di detta Società e il Regio  
decreto che lo approva in data 6 novembre  
1872, n. 465;

Visto il titolo VII, libro I, del Codice di com-  
mercio;

Visti i Regi decreti 30 dicembre 1865, nu-  
mero 2727, e 5 settembre 1869, n. 5256;

Sulla proposta del Ministro di Agricoltura,  
Industria e Commercio,  
Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art. I.*  
Ai termini della citata deliberazione sociale  
15 luglio 1872 il capitale della *Prima Società  
Italiana per lo stigliamento meccanico e per la  
lavorazione della canapa e del lino* è aumentato  
dalle lire 600,000 alle lire 700,000 mediante  
emissione di n. 100 azioni nuove da lire 1000  
ciascuna.

*Art. II.*  
Il contributo annuale della Società nelle spese  
degli uffici d'ispezione, pagabile a trimestri an-  
ticipati, è aumentato dalle 100 alle 150 lire.

Ordiniamo che il presente decreto, munito  
del sigillo dello Stato, sia inserito nella Rac-  
colta ufficiale delle leggi e dei decreti del Re-  
gno d'Italia, mandando a chiunque spetti di  
osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 24 luglio 1873.

VITTORIO EMANUELE.

G. FINALI.

*Il n. 1531 della Raccolta ufficiale delle leggi  
e dei decreti del Regno contiene il Regio decreto  
di proroga del Parlamento, 11 luglio 1873.*

Con R. decreto 10 agosto 1873, Salaris avv.  
Michele, consigliere di 1° classe nell'Ammini-  
strazione provinciale, venne collocato in aspet-  
tativa per motivi di salute.



## ORDINANZA DI SANITÀ MARITTIMA

(NUMERO 11)

## Il Ministro dell'Interno

Considerando che il cholera manifestatosi in Genova ha un corso assai mite e pochissimo diffusivo,

Decreta:

Per le navi colpite dalla disposizione dell'articolo 1° della Ordinanza di Sanità Marittima numero 9, il periodo di contumacia di osservazione prescritto dal paragrafo 3° del Quadro delle Quarantene del Regno verrà computato compresso il tempo da esse impiegato nel viaggio.

Dato a Roma, addì 30 agosto 1873.

Il Ministro: G. CANTILLI.

## MINISTERO DELLA MARINA.

DIREZIONE DELLA MARINA MERCANTILE.

## Notificazione.

Si notifica alla Marina nazionale che l'Intendenza sanitaria in Costantinopoli, con circolare del 22 luglio ultimo scorso, significò essere stato imposto l'obbligo ai bastimenti, che si dirigono ai porti della Turchia, di far munire la loro patente sanitaria del visto del console ottomano residente nel porto di partenza, e ciò per evitare le conseguenze che deriverebbero dalla omissione di quella formalità.

Ha inoltre fatto avvertire che se tale omissione non potrebbe in tempi di salute perfetta essere cagione di ammende e di quarantene, darebbe invece luogo, in tempi di epidemie, ad un accrescimento di rigori quaranteneri.

Roma, li 27 agosto 1873.

Il Direttore: C. RAMACCIO.

## PARTE NON UFFICIALE

## NOTIZIE VARIE

Leggesi nella Gazzetta di Venezia in data del 27:

« Lunedì, nelle acque di Malamocco, aveva luogo la terza serie di esperienze colla torpedine *Wittehead*. Il *Tripoli*, ch'era ancorato, eseguì cinque tiri con quest'arma contro la cannoniera n. VI, che alla distanza di 300 e 500 metri gli passava da prora a tutta macchina, secondo una rotta perpendicolare all'asse longitudinale del *Tripoli* stesso.

S. E. il Ministro della Marina, il comandante in capo del dipartimento e l'onorevole deputato P. Fambri assistevano agli esperimenti da bordo alla cannoniera.

Ieri dalle 10 alle 5 continuavano gli esperimenti, sempre alla presenza del cav. Saint-Bon, che in questi giorni si è mostrato veramente instancabile.

Stamattina alle ore 6 egli visitava l'Arsenale.

— Lo stesso giornale reca in data del 28:

Ieri mattina, alle ore 5 e mezzo, S. E. il Ministro della Marina recavasi ad ispezionare i grandiosi lavori dei bacini di carenaggio presso il R. Arsenale. Erano ad attenderlo il contrammiraglio marchese Del Carretto col suo capo di stato maggiore e l'aiutante di campo, nonché il colonnello Martini del Genio militare, direttore dei lavori, coi suoi ufficiali.

Il Ministro si fece dare i più minuti ragguagli circa i lavori in corso. Il bacino minore che misura 90 metri in lunghezza, con 6 metri di profondità d'acqua, si calcola sarà ultimato nel maggio 1875. Nelle fondazioni delle banchine si scese fino a 9 metri sotto il livello del mare, profondità, a quanto sappiamo, mai prima raggiunta in questa città. Il bacino maggiore, la cui lunghezza fu portata a 125 metri, dietro istanza di questa Camera di commercio, dovrebbe essere ultimato in cinque anni, salvo fortuiti avvenimenti che venissero a porre ostacolo.

Dopo essersi trattenuto più d'un'ora sul lungò dei lavori, S. E. passò a visitare il nostro Arsenale, dove nulla lasciò d'osservato: officine, magazzini, depositi e scali, tutto volle vedere e di tutto rendersi conto. Questa visita durò parecchio ore.

Nel pomeriggio, il cavaliere St-Bon ha ispezionato le caserme di marina, l'Ospedale di Sant'Anna, e la Scuola degli allievi marinai.

In sei giorni che si trova fra noi, egli non ha consacrato che poche ore al riposo; questa sua attività, questo suo interessamento per tutto ciò che riguarda la marina debbono essere arra di giorni più prosperi, tanto per la nostra flotta, che pel nostro arsenale.

La maggioranza dei componenti la marina da guerra fonda le più belle speranze sul suo nuovo capo, e da lui attende il risorgimento morale e materiale d'un'istituzione, che un giorno fu la sorgente della nostra grandezza, e che ora dev'essere il baluardo della nostra indipendenza.

S. E. parte da Venezia oggi alle 2 45 pomeridiane.

— Intorno al progetto della strada ferrata sotto la Manica, il signor Michele Chevalier scrive quanto segue nell'*Economiste Français*:

Si annunzia che quanto prima si farà un'inchiesta intorno alla questione dell'apertura di un tunnel sotto la Manica, allo scopo di stabilire una comunicazione continua in istra ferrata tra Parigi e Londra, tra l'Inghilterra e il Continente. Questa formalità è indicata dalla legge come condizione che deve precedere la concessione. Questa deve, si dice, essere sollecitata, senza alcuna sovvenzione né garanzia d'interesse, da una Compagnia anglo-francese, che surrogerebbe la Società internazionale attuale, la cui sola ambizione è di avviare l'impresa.

È chiaro per tutti che una simile comunicazione tra i due paesi, se si può stabilire, eserciterebbe una grande e felice influenza sulle loro relazioni commerciali. Quando i viaggiatori fossero liberati dall'incomodo e dalle noie che cagiona la traversata dello stretto durante più dei due terzi dell'anno, quando le persone e le merci potessero, senza trasbordo, nello spazio di 7 ore e mezzo ad 8, andare dall'una all'altra delle due capitali, le più popolate e le più ricche del mondo, la circolazione dall'una all'altra sarebbe immensa.

Ma questa comunicazione è praticabile? L'idea di cacciarsi sotto terra allo scopo di scavare un passaggio, sotto questo stretto, così aspro ai passeggeri, non è una chimera? È fuori di dubbio che, un secolo addietro, il progetto sarebbe stato tacciato di follia. Ma noi siamo in un'epoca in cui l'uomo mostra una così grande padronanza sulla natura, e compie, in fatto di lavori pubblici particolarmente, tante meraviglie, che non bisogna affrettarsi di pronunziare la parola impossibile. Prima di respingere un progetto che, non ha guari, non avrebbe sopportato l'esame, poiché era allora al disopra delle forze della civiltà, bisogna comparare la grandezza dei mezzi di esecuzione, che ora stanno in potere dell'uomo, alla grandezza degli ostacoli, e le difficoltà che vennero superate in altri casi a quelle che si tratta di affrontare ora.

La larghezza dello stretto nella vicinanza di Calais e in quelle di Dover, là dove il tunnel sottomarino sarebbe scavato, è di 25 chilometri. Compresa le rampe che bisognerebbe costruire in sotterraneo da ciascuna parte, il tunnel avrebbe più di 30 chilometri, probabilmente 33 o 34, di lunghezza. È molto. Ma il tunnel del Moncenisio ne ha 12; quello del S. Gottardo, che si scava ora, e che un intraprenditore si è impegnato, sotto una penality grossa, a compiere in 8 o 9 anni, ne ha 15; quello del Sempione, la cui postura si raccomanda per una minore elevazione assoluta al di sopra del livello del mare, e che bisogna aspettarsi a vedere aprire tra poco, ne avrà 18 o 20. Non si è già tanto lontani dal caso nostro. Più ancora, la durezza delle rocce da attraversare è incomparabilmente minore sotto la Manica, tra Calais e Dover, che nelle montagne delle Alpi, che è stato necessario, o che sarà necessario, forare, al Moncenisio, al S. Gottardo o al Sempione. La differenza fa più che compensare il sovrappiù della lunghezza. Al Moncenisio si sono incontrati dei graniti, delle quarziti o masse di un quarzo compatto, ed altre rocce, che sono quasi una sfida all'industria umana. Al S. Gottardo l'ostacolo di questa natura non è minore, né minore al Sempione.

Sotto la Manica, là dove si aprirebbe il tunnel sottomarino, l'esame del terreno sull'una e l'altra riva, e le indicazioni precise fornite da alcuni saggi di sonda, che si sono fatti con cura, danno una grande probabilità all'opinione, secondo la quale il sotterraneo camminerebbe interamente in un banco di creta, sostanza che è come lo strato ideale per gli intraprenditori di strade ferrate che hanno dei sotterranei da costruire. La creta, infatti, è facilissima da perforare; essa ha il grado di tenacità che è necessario per restare in posto e formare volta da sé, ed è abbastanza compatta perchè l'acqua non filtri in quantità apprezzabile attraverso ad un banco di qualche spessore.

La presenza di una massa continua di creta, anche là dove il tunnel dovrebbe svilupparsi, sarebbe un fatto assai favorevole per il successo dell'impresa. Si sono dunque cercate le prove e le testimonianze proprie a stabilire il fatto. Si possono trovare riunite in un articolo del *Times* sul progetto del tunnel sottomarino, e in un opuscolo ancora più recente di un ingegnere abile e coscienzioso, il signor Carlo Bergeron. Risulta da queste pubblicazioni che la creta, o un calcare analogo, ha sulla costa inglese 140 metri di potenza, e sulla costa francese 230. E quello che ha constatato John Hawkshaw, uno dei più eminenti ingegneri dell'Inghilterra, quello stesso che, dopo aver visitati i luoghi, ha preso risolutamente a difendere il Canale di Suez del Lesseps, acerbamente criticato allora da una parte della stampa inglese, che si appoggiava al parere d'uno dei più celebri ingegneri d'Inghilterra, Roberto Stephenson. I tentativi per scavare dei pozzi presso il litorale, ne due paesi, vi hanno dimostrata l'esistenza della creta in grosse masse. La inclinazione degli strati porta a credere che l'ammasso di creta che si vede sull'una delle rive è il prolungamento di quello che si trova sulla riva opposta, e che il banco si estende sul fondo del mare per tutta la lunghezza dello stretto.

Se fosse così, l'escavazione di un sotterraneo di 34 chilometri tra i due paesi sarebbe un'opera più facile che non possa essere quella dei tunnel eseguiti, in corso di esecuzione, o progettati attraverso le dure rocce delle Alpi, al Moncenisio, al S. Gottardo o al Sempione.

Per il pubblico in generale tuttavia s'è uno spauracchio, davanti al quale l'immaginazione rimane atterrita e confusa: arrischiarsi sotto le onde, sotto questo mare così spesso in tempesta! Non sarebbe un esporti, con tutte le probabilità contrarie, alla sorte di Faraone? Quale garanzia si avrà mai che questo mare agitato non penetrerà inopinatamente nel tunnel?

Quale garanzia? Ce n'ha parecchie, e grazie a Dio, di irrecusabili. Non è oggi soltanto che l'uomo ha preso a scavare sotto il mare lunghe gallerie. Per il minatore inglese è un gioco quello di lavorare col mare sopra la testa. Le miniere di stagno o di rame di Cornovaglia si stendono lontane sotto il mare, senza che le onde le invadano. Sulla costa del Cumberland, dove si coltivano dei bei strati di carbone, parecchie gallerie si estendono oltre 5 chilometri dalla spiaggia, in linea retta, e le vie trasversali

che legano tra di loro le linee perpendicolari alla riva, fanno con questa uno sviluppo molto più grande di quello del tunnel progettato sotto la Manica. Ora, non mai l'acqua del mare è penetrata in queste miniere, e la fiducia dei minatori contro l'invasione del mare è piena. Essi si vantano di poter arrivare a toccare, qualche giorno, la costa d'Irlanda, che è a 100 chilometri di distanza, quantunque il mare, sotto al quale bisognerebbe passare, sia assai più profondo della Manica.

Qui torna opportuno notare un fatto, che è di buon augurio per l'intrapresa della strada ferrata sottomarina tra la Francia e l'Inghilterra. Col mezzo di ripetuti scandagli nello stretto, si è arrivati a constatare una direzione, in linea retta, poco lontana da quella che unirebbe Calais a Dover, e in cui il mare ha una profondità relativamente mediocre. Invece di tremila, quattromila, cinquemila metri che si trovano di solito nell'Oceano Atlantico, si trova cento volte meno, trenta, quaranta, cinquanta metri; il massimo è di cinquantatquattro.

Supponete che uno di quei geni, che gli Orientali mettono tanto volentieri nelle loro leggende, levò di peso una delle torri di *Notre-Dame*, e la faccia scorrere nello stretto secondo la direzione proposta per la strada ferrata internazionale sottomarina; in nessun punto la torre rimarrebbe sommersa; dappertutto eleverà il capo al disopra delle onde di 30 metri, di venti, e al minimum di 12 o 13 metri.

Ne segue che, scavando il tunnel sottomarino a un centinaio di metri sotto il livello del mare, i viaggiatori avranno, tra loro e le onde, per proteggerli, una volta di terra di più di 50 metri, nella maggior parte dei casi, supponendo al sotterraneo otto metri d'altezza sotto la superficie, e nei casi meno favorevoli, di 38 a 40 metri. In questo sotterraneo, fatto a volta per tutta la lunghezza, illuminato e munito d'apparecchi di ventilazione, si andrebbe esenti, non solo da ogni pericolo, ma anche da ogni incomodo. In tre quarti d'ora sarebbe percorso.

Si vuol dire con questo che il compimento di un'opera siffatta non esigerebbe una grossissima spesa? Certamente no; ma questo non riguarda il pubblico dei viaggiatori, bensì quello degli azionisti, che dovrebbero rendersi conto delle condizioni, alle quali avrebbero a sottoscrivere. Il Bergeron si mostra convinto che basterebbe un capitale di 125 milioni; l'Hawkshaw è d'avviso che sia bene trovarsi in misura di sborsarne un doppio, vale a dire 250 milioni. Chi ha ragione? Chi ha torto? Noi non lo sappiamo: l'avvenire deciderà. Ma, dovesse costare più ancora che non dice l'Hawkshaw, l'opera presenta tali prospettive commerciali e politiche che non sarà, anche a queste condizioni, pagata, troppo cara.

Si può ritenere senz'altro che nel corso dei lavori non potranno nascere difficoltà grosse? Sarebbe temerario il crederlo. Restano ancora degli elementi imprevisibili, che susciterebbero delle difficoltà; non si può dubitarne. Potrebbe darsi che in mezzo alla massa cretacea, sulla cui continuità da una riva all'altra si può ragionevolmente contare, si presentassero una o più creziature di sabbia, attraverso le quali l'acqua del mare si precipiterebbe nei lavori. Per la natura medesima del terreno, se un accidente di questo genere è poco probabile, è però nell'ordine delle cose possibili; ma fortunatamente l'arte dell'ingegnere ha ora delle risorse inesauribili. Noi non temiamo d'essere smentiti dai più esperimentati ingegneri, afferendo che i pericoli da prevedersi nella escavazione del tunnel sottomarino sono minori di quelli contro i quali Brunel padro ebbe a lottare quando fu incaricato della escavazione del tunnel sotto il Tamigi, a Londra; e nondimeno egli n'uscì vittorioso.

## DIARIO

Un giornale lione, la *Décantation*, ha deciso che la stampa legitimista invierà un indirizzo al conte di Chambord in occasione della liberazione del territorio. Il testo dell'indirizzo venne comunicato ai giornali del partito con invito ai medesimi di far conoscere in tre giorni la loro adesione od il loro rifiuto di adesione.

Il *Journal des Débats* scherza a lungo sopra tale incidente:

« Questo, esso scrive, si chiama stringere i panni addosso al prossimo e può dirsi che la *Décantation* prende il suo titolo sul serio. Essa infatti mette in pratica il principio di decentramento, giacchè, coll'iniziativa che ora ha assunta, si pone a capo del partito con danno dei fogli legitimisti di Parigi i quali, fino adesso, hanno diretto, in accordo coll'estrema destra dell'Assemblea, il movimento monarchico. Non sappiamo come essi giudicheranno questo colpo d'audacia.

« Probabilmente si troverà che la liberazione del territorio è una occasione singolarmente scelta per un indirizzo al conte di Chambord. Non mettiamo già in dubbio il patriotismo del principe, e siamo sicuri che al pari di tutti i Francesi egli risentirà una gran gioia per la partenza dei tedeschi; ma infine egli è rimasto necessariamente estraneo alle trattative colla Germania, e non è a lui precisamente che vuoi riconoscere il merito dello sgombero del territorio. Egli non ebbe parte alla fatica, non può quindi aver parte all'onore, per rammentare un celebre motto di Giovanna d'Arco.

« Ma il tempo stringeva e forse l'idea è venuta un po' tardi al foglio lione. Ciò che sarebbe una scusa, non una ragione,

« A buon conto il testo dell'indirizzo dice chiaro che i legitimisti intendono richiamare il conte di Chambord puramente e semplicemente, senza condizioni. « Il giorno, così si esprime l'indirizzo, in cui il re e l'Assemblea rappresentante della nazione si troveranno di fronte, la mutua fiducia renderà agevole la definizione delle questioni le quali, infavolate prima del tempo, riuscirebbero spinose e forse irritanti. »

« Questo forse ci sembra soverchio. Il giornale di Lione non è ben certo che le questioni della bandiera e della costituzione sieno irritanti, ma non esclude che lo possano essere, tanto più che esse sono spinose. Qui non c'è forse che tenga; lo si confessa; la rosa della restaurazione non è senza spine. Chi la tocca può pungerci e non sarebbe da maravigliare che queste punture producessero dell'irritazione. Il forse adunque è un pleonismo.

« Ciò che anche pecca di soverchio è il programma, tracciato nell'indirizzo, dei lavori che il conte di Chambord dovrà imporsi dopo la restaurazione. È un programma assai grave.

« Gli abbisognerà: disarmare le passioni, dissipare i pregiudizi, suggellare la concordia fra i cittadini, riparare le nostre rovine, dare impulso a tutti i lavori della pace, preparare l'alleggerimento delle imposte, ed infine restituire alla Francia la sua antica supremazia.

« Tutto ciò non è poco. Ma non è poi uno scandalo il vedere dei semplici gazzettieri, i quali intendono che il re risalta senza condizioni sul trono e colla pienezza della sua onnipotenza, indicargli le imprese che egli dovrà compiere? Di dove hanno essi derivato un tale diritto? E se al re non piacesse di far nulla ed anzi il contrario di ciò che essi scrivono, cosa pretenderebbero di avere a ridire? Ahimè! Lo si vede ad occhio nudo. Il vero sentimento della monarchia di diritto divino si viene scolorando anche presso i suoi partigiani.

« L'indirizzo, continua il *Journal des Débats*, non fa alcuna allusione al problema della bandiera. Forse perchè questo problema è stato risoluto ultimamente dal *Monde*. L'esercito, dice questo giornale, verrà consultato e deciderà quale avrà da essere la sua bandiera. Egli la sceglierà bianca o tricolore secondo il piacer suo. L'essenziale è che la bandiera civile sia bianca.

« Vi potrebbero dunque essere due bandiere diverse: una per l'esercito, l'altra pel paese. È una soluzione ingegnosa. Ma convien sapere di dove il *Monde* ha tratte le sue informazioni. Potrebbe darsi che essa non abbia altro fondamento che la sua immaginazione, ed in tal caso non proverebbe nulla. Anzi, essa ci rammenterebbe una osservazione fatta da Turenna ad un abate che fracciava un piano di campagna indicando col dito sulla carta il punto preciso in cui l'esercito doveva attraversare un fiume: « Caro abate, gli osservò Turenna, ma il vostro dito non è un ponte! »

La *Gaceta de Madrid* scrive che il capitano generale delle provincie basche spedì un telegramma per annunziare che il cabecilla Lizarraga, con 3000 uomini, muove per rinforzare le bande che assiedono Estella. Il comandante Santapau, nel dì 25 agosto, batté le bande che erano davanti a Estella, forti di 8000 uomini. Lo scontro seguì fra Dicastillo e Arroniz. Santapau si è impadronito delle loro posizioni e tolse loro parecchi cavalli e oggetti di guerra. Telegrammi posteriori concordano nel dire che Don Carlos comandava in persona le sue bande.

La stessa *Gaceta* conferma la notizia relativa alla dispersione delle bande di Calvo e di Seco, nell'Aragona. Anche la banda di Mirendon sarebbe stata battuta.

Il nuovo presidente delle Cortes, signor Castelar, pronunziò un lungo discorso nella seduta del 25 agosto. Disse che nei tempi di turbolenze le difficoltà ed i pericoli si aggravano; questa ragione lo indusse ad accettare un posto ch'egli non crede di meritare; lo incoraggia l'idea che tutti lo appoggeranno. Ricordò i giorni di lotta, quando tutti i repubblicani erano uniti. Si diviserò, è vero, dopo la vittoria; la qual cosa si spiega dacchè sorge sempre un ideale di governo, vagheggiato dalla minoranza, mentre la maggioranza rappresenta la realtà con tutte le sue tristezze. L'oratore consigliò all'opposizione di attendere la propria forza dal diritto, non il suo diritto dalla forza. Soggiunse che, pur lasciando perfetta libertà della discussione, non tollerebbe attacchi personali. Dichiarò che la sua politica è conforme al programma del signor Salmeron; disse: « Noi siamo i continuatori della rivoluzione di settembre. Noi non rappresentiamo un partito; ma la democrazia. »

Poche l'oratore, fatta una esposizione storica della democrazia, soggiunse: « La libertà è la divisa della Repubblica; la morte di questa sarebbe la morte della libertà. Nulla vi sarebbe di più vile che una generazione, la quale, dopo di avere saputo conquistare la libertà, non sapesse conservarla. »

Si dichiarò nuovamente partigiano della repubblica federale, perchè colla federazione si eviterebbe la dittatura. Ma, più d'ogni altra

cosa, egli disse, di volere l'unità nazionale e l'integrità della patria. Ecco le sue parole a questo riguardo: « Quando si vengono facendo altrove le grandi nazionalità, come l'Italia e la Germania, sarebbe insensato di stare la nostra. » Il signor Castelar concluse invocando la protezione di Dio per la salvezza della libertà e per l'integrità della Spagna. »

## BOLLETTINO DEL CHOLERA

(29 agosto).

## Provincia di Venezia.

Venezia, casi 5, morti 8.  
In altri 10 comuni complessivamente: casi 18, morti 7.

Totale dei casi nella provincia: 23, morti 15.

## Provincia di Treviso.

In tre comuni complessivamente: casi 4, morti 2.

## Provincia di Parma.

Parma, casi 7, morti 7.  
In altri 2 comuni complessivamente: casi 5, morti 5.

Totale dei casi nella provincia: 12, morti 12.

## Provincia di Brescia.

In quattro comuni complessivamente: casi 5, morti 4.

## Provincia di Udine.

In quattordici comuni complessivamente: casi 32, morti 16.

## Provincia di Padova.

Padova, casi 7, morti 4.  
In altri 11 comuni complessivamente: casi 29, morti 8.

Totale dei casi nella provincia: 36, morti 12.

## Provincia di Genova.

Genova, casi 4, morti 6.  
In altri 3 comuni complessivamente: casi 4, morti 2.

Totale dei casi nella provincia: 8, morti 8.

## CONSIGLI PROVINCIALI

Costituzione degli Uffici di presidenza dei Consigli provinciali del Regno per l'anno 1873.

MILANO.

Lissoni avv. commend. Andrea, senatore, presidente.

Taverna comm. conte Paolo, vicepresidente.

Massarani cav. dott. Tullio, segretario.

Pavesi prof. Angelo, vicesegretario.

## CONSERVATORIO FEMMINILE DELLE MONTALVE IN RIPOLI DI FIRENZE.

Avviso di concorso ad un posto di grazia.

In ordine all'articolo 4, alinea C), titolo I del regolamento per Conservatori femminili, approvato con decreto Reale del 6 ottobre 1867, l'operaio ed i consiglieri stabiliti per la direzione ed amministrazione del Conservatorio femminile delle Montalve in Ripoli di questa città di Firenze fa pubblicamente noto la vacanza nel medesimo di uno dei posti di grazia che vi si conferiscono dal R. Governo.

Le condizioni per concorrere al posto sovraintendente, che è attualmente vacante, sono le seguenti:

- 1° Professore la religione cattolica;
- 2° Esser figlia di ufficiale benemerito al servizio militare, o d'impiegato civile del Regno Italiano;
- 3° Aver l'età non minore di anni sette, né maggiore di anni undici compiuti;
- 4° Aver avuto il vajuolo naturale o vaccino, essere immune da malattia costituzionale o da qualunque imperfezione che vici l'ammissione nell'Educatore, ai termini del regolamento sanitario dell'Istituto stesso.

Le domande relative saranno presentate all'operaio del Conservatorio che risiede nello scrittoio del medesimo, posto in via della Scala n.° 56, entro il termine di un mese dal dì dell'inserzione del presente avviso, corredata, oltre ai documenti richiesti per l'ammissione ordinaria, anche degli altri opportuni a provare i titoli sopra espressi per ottenere il posto di grazia. Si noterà eziandio il domicilio della famiglia della postulante.

La famiglia che otterrà il posto di grazia è tenuta al pagamento di una tassa annuale di lire italiane cento cinquanta, oltre alle spese straordinarie per le lezioni di musica vocale e strumentale, per quelle di lingue e materie non indicate nel programma degli studi del Conservatorio; non che per le malattie gravi, rimedi e cure speciali; e per la spesa di vestiario e suo mantenimento.

Il programma degli studi, e di quant'altro occorre, si troverà ostensibile allo scrittoio del Conservatorio indicato di sopra.

Firenze, li 9 agosto 1873.

Per la Commissione  
L'Operaio: SIMONE RUCA DI SAN CLEMENTE.

## AMMINISTRAZIONE DEL LOTTO PUBBLICO.

DIREZIONE COMPARTIMENTALE DI NAPOLI.

## Avviso di concorso.

È aperto il concorso a tutto il dì 8 settembre 1873 alla nomina di ricevitore del lotto al Banco numero 638 nel comune di Villa S. Giovanni, provincia di Catanzaro, di nuova istituzione.

Gli aspiranti alla detta nomina faranno pervenire a questa Direzione l'occorrente istanza in carta da bollo, corredata dai documenti comprovanti i requisiti voluti dall'art. 135 del regolamento approvato con R. decreto 24 giugno 1870, n.° 5796, nonché i titoli di pensione o servizio accennati nel successivo art. 136, qualora ne fossero provvisti.

Nell'istanza sarà dichiarato di uniformarsi

alle condizioni tutte prescritte dal mentovato regolamento sul lotto.

Napoli, addì 16 agosto 1873.

Il Direttore Compartimentale: G. MILLO.

## Dispacci elettrici privati

(AGENZIA STEFANI)

Figueras, 28.

I carlisti, ponendo in esecuzione il loro bando relativo alla strada ferrata di Francia, tirarono oggi contro un treno presso Laalma. Il fuochista rimase ucciso e il macchinista ferito. Tutti i vagoni furono colpiti. I viaggiatori si sono molto spaventati, ma rimasero illesi.

Metz, 29.

Ieri fu aperto il Consiglio del distretto della Lorena. Fra i 33 consiglieri, 10 soltanto prestarono il giuramento. Il Consiglio dovette quindi separarsi, non essendo in numero legale.

Costantinopoli, 29.

Il generale Ignatieff fu ricevuto ieri in udienza dal Sultano, e partirà ai primi della prossima settimana.

Parigi, 29.

Il ministro Benlé indirizzò ai prefetti una circolare, nella quale raccomandava loro di porre in esecuzione la circolare del suo predecessore, che proibiva le dimostrazioni pel 4 settembre.

Il dottor Nèlaton passò una notte agitatissima.

Parigi, 29.

Il sindaco di Nancy annunciò al governo che ieri i consiglieri municipali andarono a fare una visita a Thiers, che trovò in quella città.

Il duca di Broglie riceverà domani il signor Abazurza, rappresentante della Spagna presso il governo francese.

Bukarest, 29.

Kronstad e recasi colla famiglia nel Castello del Siasi.

Berlino, 29.

Molti giornali tedeschi parlano in modo assai simpatico della visita imminente di S. M. Vittorio Emanuele a Berlino.

La Gazzetta di Colonia saluta questa visita come una prova della completa adesione dell'Italia agli elementi di pace e di progresso.

Perpignano, 29.

Ieri un distaccamento di volontari repubblicani si presentò alla frontiera per la via di Muga. Due di essi penetrarono armati sul territorio francese per ricercare i feriti carlisti. Avendo i contadini opposta loro una resistenza, i volontari retrocessero, tirando alcuni colpi di fucile per intimorirli. Furono prese delle misure per far rispettare il territorio.

Madrid, 29.

Oggi ebbe luogo una riunione della maggioranza, sotto la presidenza di Castelar. La seduta incominciò alle ore 10 pomeridiane e terminò alle ore 3 del mattino.

Castelar disse che la libertà non corre mai

tanti pericoli e che è necessario di rispondere alla violenza colla forza.

Salmeron espone i risultati ottenuti dal governo, che pose fine all'insurrezione Cantonale. Soggiunse che tutti i liberali devono riunire i loro sforzi per vincere i carlisti e che bisogna sciogliere la questione dell'artiglieria. Disse di persistere nella sua opinione sulla pena di morte e che per tutto il resto sarà inesorabile. Fecce una questione di gabinetto della sospensione della seduta e terminò dicendo: « Noi siamo federali e non separatisti; la federazione deve farsi colla costituzione e non con patti. »

La riunione approvò con 94 voti contro 14 la parte della proposta tendente a sospendere la seduta delle Cortes dal 1° settembre al 3 aprile (?). Approvò quindi ad unanimità l'altra parte della proposta che dà all'ufficio della presidenza, nel caso di necessità, la facoltà di convocare l'Assemblea d'accordo col governo; accorda un voto di fiducia al ministero attuale, concedendogli il potere di sciogliere le crisi parziali, e lo invita a punire severamente tutti i delitti in conformità alla legge ed a ristabilire la disciplina nell'esercito.

Madrid, 29.

Le Cortes hanno preso in considerazione la proposta di sospendere la seduta.

Madrid, 30.

L'Imparcial pretende di sapere che, essendo la marina da guerra occupata contro l'insurrezione Cantonale, il governo abbia l'intenzione di armare dei legni corsari, onde impedire lo sbarco delle armi per i carlisti.

Parigi, 30.

Un articolo di Lemoine nel Journal des Débats dichiara di non riconoscere il diritto divino. Dice che, essendo la repubblica divenuta impossibile, occorrerebbe alla Francia una monarchia liberale. Soggiunge che, dopo la rinuncia del conte di Parigi alla monarchia elettiva, il solo re possibile in Francia è il conte di Chambord, ma col patto ch'egli tratti colla nazione, la quale non è disposta ad abbandonare le sue pubbliche libertà. Dichiara che il conte di Chambord, seguendo l'esempio di Luigi XVIII, può dare le garanzie domandate ed una Carta, altrimenti si renderebbe impossibile come la repubblica.

New-York, 29.

Oro 115 1/4.

BORSA DI VIENNA — 29 agosto.

	28	29
Mobiliare . . . . .	240 50	242 50
Lombarda . . . . .	182 —	180 50
Banca anglo-austriaca . . . . .	183 50	192 50
Austriache . . . . .	335 —	336 —
Banca Nazionale . . . . .	973 —	972 —
Napoleoni d'oro . . . . .	8 91	8 91
Cambio su Parigi . . . . .	43 50	43 50
Cambio su Londra . . . . .	111 20	111 20
Rendita austriaca . . . . .	73 20	73 20
Id. id. in carta . . . . .	70 25	70 25
Banca italo-austriaca . . . . .	52 —	52 —
Rendita italiana 5 0/0 . . . . .	—	—

BORSA DI PARIGI — 29 agosto	
	28
Prestito francese 5 0/0 . . . . .	91 97
Rendita id. 3 0/0 . . . . .	58 —
Id. id. 5 0/0 . . . . .	91 45
Id. italiana 5 0/0 . . . . .	63 10
Id. id. . . . .	63 15
Consolidato inglese . . . . .	92 3/4
Ferrovie Lombardo-Veneto . . . . .	416 —
Banca di Francia . . . . .	4370 —
Ferrovie Romane . . . . .	101 25
Obbligazioni Romane . . . . .	165 50
Obblig. Ferr. Vitt. Em. 1863 . . . . .	189 50
Obblig. Ferr. Meridionali . . . . .	—
Cambio sull'Italia . . . . .	121 1/2
Obblig. della Regia Tabacchi . . . . .	—
Azioni id. id. . . . .	787 —
Londra, a vista . . . . .	25 40
Aggio dell'oro per mille . . . . .	3 —
Banca franco-italiana . . . . .	—

BORSA DI LONDRA — 29 agosto.	
	28
Consolidato inglese . . . . .	92 3/4
Rendita italiana . . . . .	62 3/8
Turco . . . . .	51 3/8
Spagnolo . . . . .	19 1/2

BORSA DI BERLINO — 29 agosto.	
	28
Austriache . . . . .	203 —
Lombarda . . . . .	108 1/2
Mobiliare . . . . .	145 1/4
Rendita italiana . . . . .	62 —
Banca franco-italiana . . . . .	62 1/8
Rendita turca . . . . .	50 3/4

BORSA DI FIRENZE 30 agosto.	
	28
Rend. ital. 5 0/0 . . . . .	70 15
Id. id. (god. 1° luglio 73) . . . . .	—
Napoleoni d'oro . . . . .	23 38 1/2
Londra 3 mesi . . . . .	28 73
Francia, a vista . . . . .	113 97
Prestito Nazionale . . . . .	74 —
Azioni Tabacchi . . . . .	877 —
Obbligazioni Tabacchi . . . . .	—
Azioni della Banca Nas. (nuove) . . . . .	3387 1/2
Ferrovie Meridionali . . . . .	465 —
Obbligazioni id. . . . .	—
Buoni id. . . . .	—
Obbligazioni Ecclesiastiche . . . . .	1620 —
Banca Toscana . . . . .	1118 1/2
Credito Mobiliare . . . . .	537 —
Banca Italo-Germanica . . . . .	—
Banca Generale . . . . .	—

I signori che desiderano di associarsi e quelli ai quali si è dato nel 21 agosto 1873, e che intendono di rinnovare la loro associazione, sono pregati di farle sollecitamente, per evitare ritardi ed interruzioni nella spedizione del giornale.

Raccomandati di unire la fascia alle lettere di reclame e di riconferma di associazione.

Le domande di associazione e di iscrizione con vaglia postale in bianco, accompagnate e con biglietti di banca in bianco, dovranno essere indirizzate all'Amministrazione della Gazzetta Ufficiale, in Roma, via de' Lucchesi, n. 4.

MINISTERO DELLA MARINA  
UFFICIO CENTRALE METEOROLOGICO  
Firenze, 29 agosto 1873 (ore 16 24).  
Mare agitato a Livorno e all'isola Palmaria, mosso in molti altri punti del Mediterraneo. Calma sull'Adriatico. Cielo generalmente nuvo-

loso e dominio di venti di sud a di ovest. Sciocco forte a Civitavecchia, a Capri e San Teodoro (Trapani). Barometro abbassato in media di 3 mm. I venti gireranno verso il nord ed aumenteranno di forza. Il cielo si manterrà ancora qua e là nuvoloso.

## LISTINO UFFICIALE DELLA BORSA DI COMMERCIO DI ROMA

del di 30 agosto 1873.

VALORI	CONTINUITO	Valore nominale	CONTANTI		FINI CORRENTE		FINI PROSSIMO		Tasso
			LETTERA	DANARO	LETTERA	DANARO	LETTERA	DANARO	
Rendita italiana 5 0/0 . . . . .	1 semest. 74	—	—	—	—	—	—	—	69 90
Detta id. 3 0/0 . . . . .	1 ottob. 73	—	—	—	—	—	—	—	—
Prestito Nazionale . . . . .	1 aprile 73	—	—	—	—	—	—	—	—
Detto piccoli pesi . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Detto stallonato . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obbligazioni Beni Ecclesiastici 5 0/0 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Certificati sul Tesoro 5 0/0 . . . . .	1 luglio 73	537 50	514 —	512 —	—	—	—	—	—
Detto Emis. 1860 . . . . .	1 aprile 73	—	73 20	73 15	—	—	—	—	—
Prestito Romano. Blount . . . . .	—	—	72 30	72 25	—	—	—	—	—
Detto Rothschild . . . . .	1 giugno 73	—	71 80	71 70	—	—	—	—	—
Banca Nazionale italiana . . . . .	—	1000	—	—	—	—	—	—	—
Banca Romana . . . . .	1 luglio 73	1000	—	—	—	—	—	—	2000
Banca Nazionale Toscana . . . . .	—	1000	—	—	—	—	—	—	—
Banca Generale . . . . .	1 gen. 73	500	520 —	519 —	—	—	—	—	—
Banca Italo-Germanica . . . . .	1 luglio 73	500	535 —	534 50	—	—	—	—	—
Banca Austro-italiana . . . . .	—	500	409 —	408 —	—	—	—	—	—
Banca Industriale e Commerciale . . . . .	—	250	—	—	—	—	—	—	—
Azioni Tabacchi . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—
Obbligazioni dette 5 0/0 . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—
Strade Ferrate Romane . . . . .	1 ottob. 65	500	—	—	—	—	—	—	—
Obbligazioni dette . . . . .	1 luglio 73	500	—	—	—	—	—	—	—
SS. FF. Meridionali . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—
Obbligazioni delle SS. FF. Meridionali . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—
Buoni Merid. 5 0/0 (oro) . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—
Società Romana delle Miniere di ferro . . . . .	1 maggio 67	537 50	—	—	—	—	—	—	—
Società Anglo-Rom. per l'Industria a gas . . . . .	1 gen. 73	500	—	—	—	—	—	—	550
Titol. provvisori detti . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—
Gas di Civitavecchia . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	—	—
Fio Ottomane . . . . .	—	430	—	—	—	—	—	—	—
Credito Immobiliare . . . . .	1 luglio 73	500	—	—	—	—	—	—	393
Compagnia Fond. Ital. . . . .	—	350	—	—	—	—	—	—	—
Rendita Austriaca . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

CAMB	GIORNI	LETTERA	DANARO	Esiste
Ancona . . . . .	30	—	—	—
Bologna . . . . .	30	—	—	—
Brescia . . . . .	30	—	—	—
Firenze . . . . .	30	—	—	—
Genova . . . . .	30	—	—	—
Livorno . . . . .	30	—	—	—
Milano . . . . .	30	—	—	—
Napoli . . . . .	30	—	—	—
Parigi . . . . .	30	—	—	—
Porto . . . . .	30	—	—	—
Roma . . . . .	30	—	—	—
Trieste . . . . .	30	—	—	—
Valenza . . . . .	30	—	—	—
Vercelli . . . . .	30	—	—	—
Vienna . . . . .	30	—	—	—
Zurigo . . . . .	30	—	—	—
Oro, pezzi da 20 franchi . . . . .	22 85	—	—	—
Scotto di Banca 5 p. 0/0 . . . . .	—	—	—	—

Prezzi fatti del 5 0/0: 72 20, 17, 15, 10, 67, 05 cont. e liquidat. 2° semestre 1873.  
Cert. em. 1860/84 73 20.  
Prestito Romano 73 30.  
Banca Generale 517 1/2, 20 1/4, 20 1/2, 20 3/4, 21 cont. e liq.  
Banca Italo-Germ. 533 34, 84 1/2, 35 cont. e liq.  
Banca Austro-italiana 494, 406, 409 cont. e liq.; 406 fine settembre.  
Prezzi di compensazione: Rend. 73 10; Cert. 1860/84 73 15; Blount 72 25; Rothschild 71 70; Banca Romana 2000; Generale 519; Italo 534; Austro 406; SS. FF. Rom. 190; Gas 550; Immob. 393.

Il Direttore di Borsa: O. SANSONI.  
Il Sindaco: A. PIERI.

ALLEGATO G — Prospetto riepilogativo degli Elenchi degli Enti morali ecclesiastici soppressi e delle Rendite 5 per cento da iscriversi sul Gran Libro del Debito Pubblico a favore del Fondo per il Culto in esecuzione della legge di liquidazione dell'Asse ecclesiastico (leggi 7 luglio 1866, n. 3036, e 15 agosto 1867, n. 3848) annesso al R. decreto 29 giugno 1873, n. 1493 (Serie 2°).

(Continuazione e fine — Vedi num. 226, 227, 230, 233, 237 e 238)

INDICAZIONE degli Elenchi degli Enti morali ecclesiastici soppressi	Numero degli enti morali ecclesiastici per quali si ha		Rendita annua		Differenza fra la rendita esposta nelle colonne 5 e 6		Decorrenza della rendita da iscriversi a favore del fondo per il culto	Numero degli enti morali ecclesiastici soppressi e poi soppressi dalla legge 15 agosto 1867	Rate arretrate liquidate a favore del fondo per il culto sulla rendita esposta nella col. 7	Ritenuta per imposta di ricchezza mobile
	rendita annua da iscriversi sul Gran Libro del Debito Pubblico	Totale	debiti dei beni stabili devoluti al Demanio	corrispondente alla tassa straordinaria del 90 per cento imposta sul pa- trimonio ecclesiastico	Credito del fondo per il culto per la rendita annua da iscriversi sul Gran Libro - Colonna 5 - 6	Debito del fondo per il culto per la rendita annua da iscriversi sul Gran Libro - Colonna 5 - 6				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1° Elenco — Allegato A . . . . .	1	1	154 84	46 45	108 39	—	—	—	111 70	216 78
2° Elenco — Allegato B . . . . .	2	2	—	75 13	—	75 13	—	—	—	—
3° Elenco — Allegato C . . . . .	7	9	16	25335 62	10555 15	15376	595 53	—	7422 37	30230
4° Elenco — Allegato D . . . . .	28	50	78	14435 82	9427 35	8876 29	3887 82	—	2320 97	16020 93
5° Elenco — Allegato E . . . . .	69	145	214	20579 31	15713 01	12917 68	8051 38	—	7992 49	22643 28
6° Elenco — Allegato F . . . . .	44	145	189	16612 44	13378 97	10908 57	7675 10	—	5500 94	20899 57
Risultanze complessive degli Elenchi . . . . .	149	351	500	77118 03	49196 06	48186 93	20264 96	—	23348 47	89510 54
Debito l'ammontare complessivo delle partite a debito (colonna 8) da quello delle partite a credito (colonna 7) . . . . .	—	—	—	—	—	20264 96	—	—	—	—
Residuo . . . . .	—	—	—	—	—	27921 97	—	—	—	—
Credito del Fondo per il Culto per rendita da iscriversi e per arretrati computati a tutto giugno 1873 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Credito degli investiti degli Enti morali per rate di rendita maturate a loro favore dalla presa di possesso degli immobili a tutto il 3 settembre 1867 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1. Rendita 5 per cento da iscriversi al Fondo per il Culto con decorrenza dal 1° luglio 1873, conteggiandola con quella già iscritta a suo favore in esecuzione del R. decreto 6 gennaio 1867, n. 3546, lire ventisettecentoventuna e centesimi novantasette . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Rate di rendita dovute agli investiti degli Enti morali per tempo decorso dalle prese di possesso dei beni immobili operate per gli effetti della conversione ordinata dalla legge 7 luglio 1866 fino al giorno 4 settembre 1867, in cui entrò in vigore la legge di soppressione del 15 agosto 1867, e già pagate agli investiti medesimi sul fondo costituito dagli interessi della rendita iscritta al Demanio in esecuzione del Reale decreto 17 febbraio 1870, n. 5519, lire duecentoquarantasette e centesimi dodici . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Rate di rendita maturate a favore del Fondo per il Culto a tutto giugno 1873 e da scontarsi sugli interessi percepiti dallo stesso Fondo per il Culto sulla rendita iscritta a suo favore col R. decreto 6 gennaio 1867, n. 3546, lire duecentotrentaduecento e centesimi settantatré . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Ritenuta per imposta di ricchezza mobile sulle rate di rendita maturate a favore del Fondo per il Culto negli anni 1869 e successivi, lire ventitremila seicentocinquante e centesimi sessantacinque . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Importo complessivo delle rate di rendita a tutto giugno 1873 depurate dalla ritenuta per imposta di ricchezza mobile, lire duecentotrentaduecento e centesimi ventuno . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

FEA ENRICO, Gerente.

ROMA — Tip. Eredi Botta, via dei Lucchesi, n. 4.

Torino, addì 29 giugno 1873.



